RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE DU CONGO (RAC)

RAC 06

CERTIFICATION DES EXPLOITANTS AÉRIENS

Deuxième Édition — Février 2013

Agence Nationale de l'Aviation Civile

MINISTERE DES TRANSPORTS, DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA MARINE MARCHANDE

-=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-

CABINET

-=-=-=-=-

REPUBLIQUE DU CONGO
Unité*Travail*Progrès

-=-=-=-

ARRETE N° 4361 /MTACMM/CAB
Relatif à la certification des exploitants aériens

LE MINISTRE D'ETAT
MINISTRE DES TRANSPORTS, DE L'AVIATION CIVILE
ET DE LA MARINE MARCHANDE,

Vu la Constitution ;

Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;

Vu le Traité révisé instituant la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale ;

Vu le règlement n°07/12-UEAC-066-CM-23 du 22 juillet 2012 portant adoption du code de l'aviation civile des Etats membres de la CEMAC ;

Vu le décret n°78/288 du 14 avril 1978 portant création et attributions de l'agence nationale de l'aviation civile ;

Vu le décret n°2003-326 du 19 décembre 2003 relatif à l'exercice du pouvoir réglementaire ;

Vu le décret n°2009-392 du 13 octobre 2009, relatif aux attributions du ministre des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande ;

Vu le décret n°2012-328 du 12 avril 2012 portant réorganisation de l'agence nationale de l'aviation civile ;

Vu le décret n°2012-1035 du 25 septembre 2012 portant nomination des membres du Gouvernement ;

Vu l'arrêté n°6051/MTAC-CAB du 25 septembre 2008, portant approbation des règlements aéronautiques du Congo.

ARRETE :

Article premier : Le présent arrêté détermine les conditions de délivrance, de renouvellement, de suspension et de retrait du certificat de transporteur aérien.

Article 2 : les conditions de délivrance, de renouvellement, de suspension et de retrait du certificat de transporteur aérien sont fixées à l'annexe jointe au présent arrêté.

Article 3 : Le directeur général de l'agence nationale de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Article 4 : Le présent arrêté, qui abroge toutes dispositions antérieures contraires sera enregistré, publié au Journal Officiel de la République du Congo.

Fait à Brazzaville, le 31 mars 2014

Rodolphe ADADA

RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE DU CONGO (RAC)

RAC 06

CERTIFICATION DES EXPLOITANTS AÉRIENS

Deuxième Édition — Février 2013

Agence Nationale de l'Aviation Civile

LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Chapitre	Page	Nº d'Édition	Date d'Édition	Nº de Révision	Date de Révision
LPE	1	02	Fév.2013	00	Fév.2013
	2	02	Fév.2013	00	Fév.2013
ER	3	02	Fév.2013	00	Fév.2013
LA	4	02	Fév.2013	00	Fév.2013
LR	5	02	Fév.2013	00	Fév.2013
TM	6	02	Fév.2013	00	Fév.2013
	7	02	Fév.2013	00	Fév.2013
6.1	1	02	Fév.2013	00	Fév.2013
	2	02	Fév.2013	00	Fév.2013
	3	02	Fév.2013	00	Fév.2013
	4	02	Fév.2013	00	Fév.2013
	5	02	Fév.2013	00	Fév.2013
	6	02	Fév.2013	00	Fév.2013
	7	02	Fév.2013	00	Fév.2013
	8	02	Fév.2013	00	Fév.2013
	9	02	Fév.2013	00	Fév.2013
	10	02	Fév.2013	00	Fév.2013
	11	02	Fév.2013	00	Fév.2013
	12	02	Fév.2013	00	Fév.2013
	13	02	Fév.2013	00	Fév.2013
	14	02	Fév.2013	00	Fév.2013
	15	02	Fév.2013	00	Fév.2013
6.2	1	02	Fév.2013	00	Fév.2013
	2	02	Fév.2013	00	Fév.2013
	3	02	Fév.2013	00	Fév.2013
	4	02	Fév.2013	00	Fév.2013
6.3	1	02	Fév.2013	00	Fév.2013
	2	02	Fév.2013	00	Fév.2013
	3	02	Fév.2013	00	Fév.2013
	4	02	Fév.2013	00	Fév.2013
	5	02	Fév.2013	00	Fév.2013
	6	02	Fév.2013	00	Fév.2013
	7	02	Fév.2013	00	Fév.2013
	8	02	Fév.2013	00	Fév.2013
	9	02	Fév.2013	00	Fév.2013
	10	02	Fév.2013	00	Fév.2013
	11	02	Fév.2013	00	Fév.2013
	12	02	Fév.2013	00	Fév.2013
	13	02	Fév.2013	00	Fév.2013
	14	02	Fév.2013	00	Fév.2013
	15	02	Fév.2013	00	Fév.2013

Chapitre	Page	Nº d'Édition	Date d'Édition	Nº de Révision	Date de Révision
	16	02	Fév.2013	00	Fév.2013
	17	02	Fév.2013	00	Fév.2013
	18	02	Fév.2013	00	Fév.2013
	19	02	Fév.2013	00	Fév.2013
ANNEXE I	1	02	Fév.2013	00	Fév.2013
	2	02	Fév.2013	00	Fév.2013

ENREGISTREMENT DES RÉVISIONS

Nº de Révision	Date d'application	Date d'insertion	Émargement	Remarques

LISTE DES AMENDEMENTS

Page	Nº d'Amdt	Date	Motif

LISTE DES RÉFÉRENCES

Référence	Source	Titre	N° Révision	Date de Révision
Doc 7300/9	OACI	Convention relative à l'aviation civile internationale	9ème Édition	2006
Annexe 6.1	OACI	Exploitation technique des aéronefs Aviation de transport commercial international — Avions	9ème Édition Amdt 37–A	Juillet 2010 Novembre 2013
Doc 8335 AN/879	OACI	Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitant	5ème Édition	2010
Règlement n° 07/12-UEAC-066-CM-22	CEMAC	Portant adoption du Code de l'Aviation Civile des États membres de la CEMAC	2ème Édition	Juillet 2012
Décret n° 78/288	CONGO	Portant création et attribution de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile du Congo (ANAC)		Avril 1978

TABLE DES MATIÈRES

Pages

6.1	**GÉNÉRALITÉS**	**1**
6.1.1.1	Domaine d'application	1
6.1.1.2	Définitions	1
6.1.1.3	Abréviations	15
6.2	**AGRÉMENT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN**	**1**
6.2.1.1	Préambule	1
6.2.1.2	Généralités	1
6.2.1.3	Constitution du dossier	1
6.2.1.4	Dirigeants des entreprises de transport aérien	2
6.2.1.5	Délivrance et maintien de l'agrément de transporteur aérien	2
6.2.1.6	Polices d'assurance	2
6.2.1.7	Validité de l'agrément de transporteur aérien	3
6.2.1.8	Respect de la législation nationale	3
6.2.1.9	Retrait de l'agrément de transporteur aérien	3
6.2.1.10	Dispositions transitoires	3
6.2.1.11	Frais de délivrance des documents	3
6.2.1.12	Évaluation de la capacité financière	4
6.2.1.13	Confidentialité des données	4
6.3	**CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN (CTA)**	**1**
6.3.1	**Généralités**	**1**
6.3.1.1	Objet	1
6.3.1.2	Domaine d'application	1
6.3.1.3	Règles générales	1
6.3.1.4	Polices d'assurance	3
6.3.1.5	Conformité au certificat de transporteur aérien	3
6.3.1.6	Dérogations	4
6.3.1.7	Consignes opérationnelles	5
6.3.1.8	Gestion des risques pour la sécurité liés à la fatigue	5
6.3.2	**Demande de Délivrance, de Modification et de Renouvellement du CTA**	**5**
6.3.2.1	Phase préliminaire de la demande	5
6.3.2.2	Dépôt de la demande initiale	6

6.3.2.3	Informations à fournir pour une première demande de CTA	6
6.3.2.4	Accès pour inspection	6
6.3.2.5	Démonstration d'évacuation d'urgence et/ou d'amerrissage forcé	7
6.3.2.6	Vol de démonstration	7
6.3.2.7	Délivrance, modification ou renouvellement du CTA	7
6.3.2.8	Contenu d'un certificat de transporteur aérien	8
6.3.2.9	Manuel d'exploitation	9
6.3.2.10	Exigences en matière de personnel de commandement et organisation du détenteur de CTA	10
6.3.2.11	Système de management de la qualité (SMQ)	11
6.3.3	**Exigences en matière de maintenance des aéronefs**	**12**
6.3.3.1	Responsabilités de l'exploitation en matière de maintenance	12
6.3.3.2	Manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant (MME)	13
6.3.3.3	Compte rendu matériel de l'exploitant (CRM)	14
6.3.3.4	Programme d'entretien (PE)	15
6.3.3.5	États de maintenance	15
6.3.3.6	Renseignements sur le maintien de la navigabilité	16
6.3.3.7	Modification et Réparations	16
6.3.4	**Exigences en matière d'aéronefs et location d'aéronefs**	**17**
6.3.4.1	Aéronef autorisé pour exploitation commerciale	17
6.3.4.2	Location d'aéronefs entre deux exploitants sous la surveillance d'une même Autorité	18
6.3.4.3	Location d'aéronefs entre deux exploitants sous la surveillance de deux Autorités différentes	18
6.3.4.4	Banalisation d'aéronefs	19
6.3.4.5	Affrètement d'aéronefs	19
6.3.5	**Gestion des marchandises dangereuses par le titulaire d'un CTA**	**19**
6.3.5.1	Approbation du transporteur de marchandises dangereuses	19
6.3.6	**Gestion de la sûreté du titulaire d'un CTA**	**19**
6.3.6.1	Exigences en matière de sûreté	19
ANNEXE I.	**MODÈLE DE CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN ET DE SPÉCIFICATIONS OPÉRATIONNELLES**	**1**

6.1 GÉNÉRALITÉS

6.1.1.1 DOMAINE D'APPLICATION

(a) Le présent règlement détermine les critères de délivrance et de maintien en validité, par la République du Congo, de l'Agrément et du Certificat de Transporteur Aérien (CTA) aux transporteurs aériens établis en République du Congo.

(b) Le transport aérien de passagers, de fret et/ou de courrier, effectué par des aéronefs non entraînés par un organe moteur et/ou par des ultralégers motorisés, ainsi que les vols locaux n'impliquant pas de transport entre différents aéroports et le travail aérien ne relèvent pas du présent règlement.

6.1.1.2 DÉFINITIONS

(a) Dans le présent règlement, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :

(1) ***Aéronef. —*** Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

(2) ***Agent technique d'exploitation. —*** Personne, titulaire ou non d'une licence et dûment qualifiée conformément au RAC 01, désignée par l'exploitant pour effectuer le contrôle et la supervision des vols, qui appuie et aide le pilote commandant de bord à assurer la sécurité du vol et lui fournit les renseignements nécessaires à cette fin.

(3) ***Aire d'approche finale et de décollage (FATO). —*** Aire définie au-dessus de laquelle se déroule la phase finale de la manœuvre d'approche jusqu'au vol stationnaire ou jusqu'à l'atterrissage et à partir de laquelle commence la manœuvre de décollage. Lorsque la FATO doit être utilisée par des hélicoptères exploités en classe de performances 1, l'aire définie comprend l'aire de décollage interrompu utilisable.

(4) ***Altitude de décision (DA) ou hauteur de décision (DH). —*** Altitude ou hauteur spécifiée à laquelle, au cours de l'approche de précision ou d'une approche avec guidage vertical, une approche interrompue doit être amorcée si la référence visuelle nécessaire à la poursuite de l'approche n'a pas été établie.

1. — L'altitude de décision (DA) est rapportée au niveau moyen de la mer et la hauteur de décision (DH) est rapportée à l'altitude du seuil.

2. — On entend par «référence visuelle nécessaire» la section de la configuration d'aide visuelle ou de l'aire d'approche qui devrait demeurer en vue suffisamment longtemps pour permettre au pilote d'évaluer la position de l'aéronef et la vitesse de variation de cette position par rapport à la trajectoire à suivre. Dans les opérations de catégorie II avec une hauteur de décision, la référence visuelle nécessaire est celle qui est spécifiée pour la procédure et l'opération particulières.

3. — Pour la facilité, lorsque les deux expressions sont utilisées, elles peuvent être écrites sous la forme «altitude/hauteur de décision» et abrégées «DA/H».

(5) ***Altitude de franchissement d'obstacles (OCA) ou hauteur de franchissement d'obstacles (OCH). —*** Altitude la plus basse ou hauteur la plus basse au-dessus de l'altitude du seuil de piste en cause ou au-dessus de l'altitude de l'aérodrome, selon le cas, utilisée pour respecter les critères appropriés de franchissement d'obstacles.

1. — L'altitude de franchissement d'obstacles est rapportée au niveau moyen de la mer et la hauteur de franchissement d'obstacles est rapportée à l'altitude du seuil ou, en cas d'approches classiques, à l'altitude de l'aérodrome ou à l'altitude du seuil si celle-ci est inférieure de plus de 2 m (7 ft) à l'altitude de l'aérodrome. Une hauteur de franchissement d'obstacles pour une approche indirecte est rapportée à l'altitude de l'aérodrome.

2. — Pour la facilité, lorsque les deux expressions sont utilisées, elles peuvent être écrites sous la forme «altitude/hauteur de franchissement d'obstacles» et abrégées «OCA/H».

(6) ***Altitude minimale de descente (MDA) ou hauteur minimale de descente (MDH). —*** Altitude ou hauteur spécifiée, dans une approche classique ou indirecte, au-dessous de laquelle une descente ne doit pas être exécutée sans la référence visuelle nécessaire.

1. — L'altitude minimale de descente (MDA) est rapportée au niveau moyen de la mer et la hauteur minimale de descente (MDH) est rapportée à l'altitude de l'aérodrome ou à l'altitude du seuil si celle-ci est inférieure de plus de 2 m (7 ft) à l'altitude de l'aérodrome. Une hauteur minimale de descente pour l'approche indirecte est rapportée à l'altitude de l'aérodrome.

2. — On entend par «référence visuelle nécessaire» la section de la configuration d'aide visuelle ou de l'aire d'approche qui devrait demeurer en vue suffisamment longtemps pour permettre au pilote d'évaluer la position de l'aéronef et la vitesse de variation de cette position par rapport à la trajectoire à suivre. Dans le cas d'une approche indirecte, la référence visuelle nécessaire est l'environnement de la piste.

3. — Pour la facilité, lorsque les deux expressions sont utilisées, elles peuvent être écrites sous la forme «altitude/ hauteur minimale de descente» et abrégées «MDA/H».

(7) ***Atterrissage forcé en sécurité. —*** Atterrissage ou amerrissage inévitable dont on peut raisonnablement compter qu'il ne fera pas de blessés dans l'aéronef ni à la surface.

(8) ***Combinaison de survie intégrée. —*** Combinaison de survie qui satisfait aux spécifications combinées de la combinaison de survie et du gilet de sauvetage.

(9) ***Conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC). —*** Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond, inférieures aux minimas spécifiés pour les conditions météorologiques de vol à vue.

Les minima spécifiés pour les conditions météorologiques de vol à vue figurent dans le RAC 11.

(10) ***Conditions météorologiques de vol à vue (VMC). —*** Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond, égales ou supérieures aux minima spécifiés.

Les minima spécifiés figurent dans le RAC 11.

(11) ***Contrôle d'exploitation. —*** Exercice de l'autorité sur le commencement, la continuation, le déroutement ou l'achèvement d'un vol dans l'intérêt de la sécurité de l'aéronef, ainsi que de la régularité et de l'efficacité du vol.

(12) ***Émetteur de localisation d'urgence (ELT). —*** Terme générique désignant un équipement qui émet des signaux distinctifs sur des fréquences désignées et qui, selon l'application dont il s'agit, peut être mis en marche automatiquement par l'impact ou être mis en marche manuellement. Un ELT peut être l'un ou l'autre des appareils suivants :

(i) *ELT automatique fixe (ELT [AF]).* — ELT à mise en marche automatique attaché de façon permanente à un aéronef.

(ii) *ELT automatique portatif (ELT [AP]).* — ELT à mise en marche automatique qui est attaché de façon rigide à un aéronef mais qui peut être aisément enlevé de l'aéronef.

(iii) *ELT automatique largable (ELT [AD]).* — ELT qui est attaché de façon rigide à un aéronef et est largué et mis en marche automatiquement par l'impact et, dans certains cas, par des détecteurs hydrostatiques. Le largage manuel est aussi prévu.

(iv) *ELT de survie (ELT [S]).* — ELT qui peut être enlevé d'un aéronef, qui est rangé de manière à faciliter sa prompte utilisation dans une situation d'urgence et qui est mis en marche manuellement par des survivants.

(13) ***En état de navigabilité. —*** État d'un aéronef, d'un moteur, d'une hélice ou d'une pièce qui est conforme à son dossier technique approuvé et qui est en état d'être utilisé en toute sécurité.

(14) ***Enregistreur de bord. —*** Tout type d'enregistreur installé à bord d'un aéronef dans le but de faciliter les investigations techniques sur les accidents et incidents.

(15) ***Environnement hostile. —*** Environnement dans lequel :

(i) un atterrissage forcé en sécurité ne peut pas être accompli parce que la surface et son environnement proche ne sont pas adéquats ;

(ii) les occupants de l'hélicoptère ne peuvent pas être adéquatement protégés des éléments ;

(iii) le temps de réponse ou la capacité des services de recherche et de sauvetage ne sont pas appropriés au temps d'exposition prévu ;

(iv) le risque de mettre en danger des personnes ou des biens au sol est inacceptable.

(16) ***Environnement hostile en zone habitée. —*** Environnement hostile situé à l'intérieur d'une zone habitée.

(17) ***Environnement hostile hors zone habitée. —*** Environnement hostile situé à l'extérieur d'une zone habitée.

(18) ***Environnement non hostile. —*** Environnement dans lequel :

(i) un atterrissage forcé en sécurité peut être accompli parce que la surface et son environnement proche, sont adéquats ;

(ii) les occupants de l'hélicoptère peuvent être adéquatement protégés des éléments ;

(iii) le temps de réponse ou la capacité des services de recherche et de sauvetage sont appropriés au temps d'exposition prévu ;

(iv) le risque calculé de mettre en danger des personnes ou des biens au sol est acceptable.

Les parties d'une zone habitée qui remplissent les critères ci-dessus sont considérées comme étant non hostiles.

(19) ***État de l'exploitant. —*** État où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente.

(20) ***État d'immatriculation. —*** État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

Dans le cas de l'immatriculation d'aéronefs d'un organisme international d'exploitation sur une base autre que nationale, les États qui constituent l'organisme sont tenus conjointement et solidairement d'assumer les obligations qui incombent, en vertu de la Convention de Chicago, à un État d'immatriculation. Voir à ce sujet la Résolution du Conseil du 14 décembre 1967 sur la nationalité et l'immatriculation des aéronefs exploités par des organismes internationaux d'exploitation que l'on peut trouver dans le document intitulé Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien (Doc 9587).

(21) ***Exploitant. —*** Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

(22) ***Exploitation en classe de performances 1. —*** Se dit d'opérations exigeant des performances telles qu'en cas de défaillance du groupe motopropulseur le plus défavorable, l'hélicoptère peut poursuivre le vol en sécurité jusqu'à une aire d'atterrissage appropriée, à moins que la défaillance ne se produise avant le point de décision au décollage (TDP) ou après le point de décision à l'atterrissage (LDP), auxquels cas

l'hélicoptère doit être capable d'atterrir à l'intérieur de l'aire de décollage interrompu ou de l'aire d'atterrissage.

(23) ***Exploitation en classe de performances 2. —*** Se dit d'opérations exigeant des performances telles qu'en cas de défaillance du groupe motopropulseur le plus défavorable, l'hélicoptère peut poursuivre le vol en sécurité jusqu'à une aire d'atterrissage appropriée, sauf lorsque la défaillance se produit tôt dans la manœuvre de décollage ou tard dans la manœuvre d'atterrissage, auxquels cas un atterrissage forcé peut être nécessaire.

(24) ***Exploitation en classe de performances 3. —*** Se dit d'opérations exigeant des performances telles qu'en cas de défaillance d'un groupe motopropulseur à un moment quelconque du vol, un atterrissage forcé sera nécessaire.

(25) ***Fatigue. —*** État physiologique qui se caractérise par une diminution des capacités mentales ou physiques due à un manque de sommeil, à une période d'éveil prolongée, à une phase du rythme circadien ou à la charge de travail (mental et/ou physique), qui peut réduire la vigilance d'un membre d'équipage et sa capacité à faire fonctionner un aéronef en toute sécurité ou à s'acquitter de fonctions liées à la sécurité.

(26) ***Fiche de maintenance. —*** Document qui contient une certification confirmant que les travaux de maintenance auxquels il se rapporte ont été effectués de façon satisfaisante, soit conformément aux données approuvées et aux procédures énoncées dans le manuel des procédures de l'organisme de maintenance, soit suivant un système équivalent.

(27) ***Hélicoptère. —*** Aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux.

En République du Congo, le terme «giravion» peut être utilise à la place d' «hélicoptère».

(28) ***Héliplateforme. —*** Hélistation située sur une structure en mer, flottante ou fixe.

(29) ***Hélistation. —*** Aérodrome, ou aire définie sur une construction, destiné à être utilisé, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des hélicoptères à la surface.

1. — Dans le présent règlement, le terme «hélistation» désigne aussi les aérodromes principalement destinés aux avions.

2. — Les hélicoptères peuvent être exploités à destination ou en provenance d'aires autres que des hélistations.

(30) ***Hélistation de dégagement. —*** Hélistation vers laquelle un hélicoptère peut poursuivre son vol lorsqu'il devient impossible ou inopportun de poursuivre le vol ou d'atterrir à l'hélistation d'atterrissage prévue. On distingue les hélistations de dégagement suivantes:

(i) *Hélistation de dégagement au décollage.* — Hélistation de dégagement où un hélicoptère peut atterrir si cela devient nécessaire peu après le décollage et qu'il n'est pas possible d'utiliser l'hélistation de départ.

(ii) *Hélistation de dégagement en route.* — Hélistation où un hélicoptère peut atterrir si une anomalie ou une urgence se produit en route.

(iii) *Hélistation de dégagement à destination.* — Hélistation de dégagement vers laquelle un hélicoptère peut poursuivre son vol s'il devient impossible ou inopportun d'atterrir à l'hélistation d'atterrissage prévue.

L'hélistation de départ d'un vol peut aussi être une hélistation de dégagement en route ou une hélistation de dégagement à destination pour le même vol.

(31) ***Hélistation en terrasse.*** **—** Hélistation située sur une construction érigée à terre.

(32) ***Liste d'écarts de configuration (LEC).*** **—** Liste établie par l'organisme responsable de la conception de type, avec l'approbation de l'État de conception, qui énumère les pièces externes d'un type d'aéronef dont on peut permettre l'absence au début d'un vol, et qui contient tous les renseignements nécessaires sur les limites d'emploi et corrections de performance associées.

(33) ***Liste minimale d'équipements (LME).*** **—** Liste prévoyant l'exploitation d'un aéronef, dans des conditions spécifiées, avec un équipement particulier hors de fonctionnement; cette liste, établie par un exploitant, est conforme à la LMER de ce type d'aéronef ou plus restrictive que celle-ci.

(34) ***Liste minimale d'équipements de référence (LMER).*** **—** Liste établie pour un type particulier d'aéronef par l'organisme responsable de la conception de type, avec l'approbation de l'État de conception, qui énumère les éléments dont il est permis qu'un ou plusieurs soient hors de fonctionnement au début d'un vol. La LMER peut être associée à des conditions, restrictions ou procédures d'exploitation spéciales.

(35) ***Maintenance.*** **—** Exécution des tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef. Il peut s'agir de l'une quelconque ou d'une combinaison des tâches suivantes: révision, inspection, remplacement, correction de défectuosité et intégration d'une modification ou d'une réparation.

(36) ***Maintien de la navigabilité.*** **—** Ensemble de processus par lesquels un aéronef, un moteur, un rotor ou une pièce se conforment aux spécifications de navigabilité applicables et restent en état d'être utilisés en toute sécurité pendant toute leur durée de vie utile.

(37) ***Manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant.*** **—** Document qui énonce les procédures de l'exploitant qui sont nécessaires pour faire en sorte que toute maintenance programmée ou non programmée sur les aéronefs de l'exploitant soit exécutée à temps et de façon contrôlée et satisfaisante.

(38) ***Manuel des procédures de l'organisme de maintenance. —*** Document approuvé par le responsable de l'organisme de maintenance qui précise la structure et les responsabilités en matière de gestion, le domaine de travail, la description des installations, les procédures de maintenance et les systèmes d'assurance de la qualité ou d'inspection de l'organisme.

(39) ***Manuel de vol. —*** Manuel associé au certificat de navigabilité, où sont consignés les limites d'emploi dans lesquelles l'aéronef doit être considéré en bon état de service, ainsi que les renseignements et instructions nécessaires aux membres de l'équipage de conduite pour assurer la sécurité d'utilisation de l'aéronef.

(40) ***Manuel d'exploitation. —*** Manuel où sont consignées les procédures, instructions et indications destinées au personnel d'exploitation dans l'exécution de ses tâches.

(41) ***Manuel d'utilisation de l'aéronef. —*** Manuel, acceptable pour l'État de l'exploitant, qui contient les procédures d'utilisation de l'aéronef en situations normale, anormale et d'urgence, les listes de vérification, les limites, les informations sur les performances et sur les systèmes de bord ainsi que d'autres éléments relatifs à l'utilisation de l'aéronef.

Le manuel d'utilisation de l'aéronef fait partie du manuel d'exploitation.

(42) ***Marchandises dangereuses. —*** Matières ou objets de nature à présenter un risque pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement qui sont énumérés dans la liste des marchandises dangereuses des Instructions techniques ou qui, s'ils ne figurent pas sur cette liste, sont classés conformément à ces Instructions.

La classification des marchandises dangereuses est indiquée dans le RAC 19 au sous Chapitre 19.3.

(43) ***Masse maximale. —*** Masse maximale au décollage consignée au certificat de navigabilité.

(44) ***Membre d'équipage. —*** Personne chargée par un exploitant de fonctions à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol.

(45) ***Membre de l'équipage de cabine. —*** Membre d'équipage qui effectue des tâches que lui a assignées l'exploitant ou le pilote commandant de bord pour assurer la sécurité des passagers, mais qui n'exercera pas de fonctions de membre d'équipage de conduite.

(46) ***Membre d'équipage de conduite. —*** Membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant une période de service de vol.

(47) ***Minima opérationnels d'hélistation. —*** Limites d'utilisation d'une hélistation :

(i) pour le décollage, exprimées en fonction de la portée visuelle de piste et/ou de la visibilité et, au besoin, en fonction de la base des nuages ;

(ii) pour l'atterrissage avec approche de précision, exprimées en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste et de l'altitude/hauteur de décision (DA/H) comme étant appropriées à la catégorie d'exploitation ;

(iii) pour l'atterrissage avec approche utilisant un guidage vertical, exprimées en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste et de l'altitude/hauteur de décision (DA/H) ;

(iv) pour l'atterrissage avec approche classique, exprimées en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste, de l'altitude/hauteur minimale de descente (MDA/H) et, au besoin, en fonction de la base des nuages.

(48) ***Moteur. —*** Appareil utilisé ou destiné à être utilisé pour propulser un aéronef. Il comprend au moins les éléments et l'équipement nécessaires à son fonctionnement et à sa conduite, mais exclut l'hélice/les rotors (le cas échéant).

(49) ***Navigation de surface (RNAV). —*** Méthode de navigation permettant le vol sur n'importe quelle trajectoire voulue dans les limites de la couverture d'aides de navigation basées au sol ou dans l'espace, ou dans les limites des possibilités d'une aide autonome, ou grâce à une combinaison de ces moyens.

La navigation de surface englobe la navigation fondée sur les performances ainsi que d'autres opérations qui ne répondent pas à la définition de la navigation fondée sur les performances.

(50) ***Navigation fondée sur les performances (PBN). —*** Navigation de surface fondée sur des exigences en matière de performances que doivent respecter des aéronefs volant sur une route ATS, selon une procédure d'approche aux instruments ou dans un espace aérien désigné.

Les exigences en matière de performances sont exprimées dans des spécifications de navigation (spécification RNAV, spécification RNP) sous forme de conditions de précision, d'intégrité, de continuité, de disponibilité et de fonctionnalité à respecter pour le vol envisagé, dans le cadre d'un concept particulier d'espace aérien.

(51) ***Nuit. —*** Heures comprises entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile, ou toute autre période comprise entre le coucher et le lever du soleil qui pourra être fixée par l'autorité compétente.

Le crépuscule civil finit lorsque le centre du disque solaire est à 6 degrés au-dessous de l'horizon. L'aube civile commence lorsque le centre du disque solaire est à 6 degrés au-dessous de l'horizon.

(52) ***Opération. —*** Activité, ou groupe d'activités présentant les mêmes dangers ou des dangers similaires, qui exige d'utiliser un équipement spécifié ou d'obtenir et de maintenir un ensemble particulier de compétences en pilotage, pour éviter ou réduire le risque d'un danger.

Les activités en question pourraient comprendre, sans s'y limiter, les vols en mer, les opérations d'hélitreuillage et les vols du service médical d'urgence.

(53) ***Opérations d'approche et d'atterrissage utilisant des procédures d'approche aux instruments. —*** Les opérations d'approche et d'atterrissage aux instruments sont classées comme suit :

(i) *Approche et atterrissage classiques*. — Approche et atterrissage aux instruments qui utilisent un guidage latéral mais n'utilisent pas de guidage vertical.

(ii) *Approche et atterrissage avec guidage vertical.* — Approche et atterrissage aux instruments qui utilisent un guidage latéral et vertical mais qui ne satisfont pas les critères établis pour les opérations d'approche et d'atterrissage de précision.

(iii) *Approche et atterrissage de précision.* — Approche et atterrissage aux instruments utilisant un guidage de précision latéral et vertical, les minima étant déterminés par la catégorie d'opération.

Par «guidage latéral et vertical», on entend un guidage assuré :

(iv) soit par une aide de navigation au sol ;

(v) soit par des données de navigation générées par un ordinateur.

Catégories d'opérations d'approche et d'atterrissage de précision :

(vi) *Catégorie I (CAT I).* — Approche et atterrissage de précision aux instruments exécutés avec une hauteur de décision au moins égale à 60 m (200 ft), et avec une visibilité au moins égale à 800 m ou une portée visuelle de piste au moins égale à 550 m.

(vii) *Catégorie II (CAT II).* — Approche et atterrissage de précision aux instruments exécutés avec une hauteur de décision inférieure à 60 m (200 ft), mais au moins égale à 30 m (100 ft), et une portée visuelle de piste au moins égale à 300 m.

(viii) *Catégorie IIIA (CAT IIIA).* — Approche et atterrissage de précision aux instruments exécutés :

(A) avec une hauteur de décision inférieure à 30 m (100 ft) ou sans hauteur de décision ;

(B) avec une portée visuelle de piste au moins égale à 175 m ;

(ix) *Catégorie IIIB (CAT IIIB).* — Approche et atterrissage de précision aux instruments exécutés :

(A) avec une hauteur de décision inférieure à 15 m (50 ft) ou sans hauteur de décision ;

(B) avec une portée visuelle de piste inférieure à 175 m mais au moins égale à 50 m.

(x) *Catégorie IIIC (CAT IIIC).* — Approche et atterrissage de précision aux instruments exécutés sans hauteur de décision et sans limites de portée visuelle de piste.

Lorsque la hauteur de décision (DH) et la portée visuelle de piste (RVR) ne correspondent pas à la même catégorie, l'opération d'approche et d'atterrissage sera exécutée dans les conditions de la catégorie la plus exigeante (exemples: si la hauteur de décision relève de la catégorie IIA et la portée visuelle de piste, de la catégorie IIIB, on doit considérer qu'il s'agit d'une opération de catégorie IIIB; si la hauteur de décision relève de la catégorie II et la portée visuelle de piste, de la catégorie I, on doit considérer qu'il s'agit d'une opération de catégorie II).

(54) ***Performances de communication requises (RCP). —*** Énoncé des performances auxquelles doivent satisfaire les communications opérationnelles effectuées pour exécuter des fonctions ATM déterminées.

(55) ***Performances humaines. —*** Capacités et limites de l'être humain qui ont une incidence sur la sécurité et l'efficacité des opérations aéronautiques.

(56) ***Période de service de vol. —*** Temps total depuis le moment où un membre d'équipage de conduite prend son service immédiatement après une période de repos et avant d'effectuer un vol ou une série de vols, jusqu'au moment où il est dégagé de tout service après avoir accompli ce vol ou cette série de vols.

(57) ***Permis d'exploitation aérienne (AOC). —*** Permis autorisant un exploitant à effectuer des vols de transport commercial spécifiés.

L'expression «certificat de transporteur aérien» (CTA) est synonyme de «permis d'exploitation aérienne» (AOC).

(58) ***Phase d'approche et d'atterrissage. —*** hélicoptères. Partie du vol qui va de 300 m (1000 ft) au-dessus de l'altitude de la FATO, si le vol doit dépasser cette hauteur, ou du début de la descente dans les autres cas, jusqu'à l'atterrissage ou jusqu'au point d'atterrissage interrompu.

(59) ***Phase de croisière. —*** Partie du vol qui va de la fin de la phase de décollage et de montée initiale jusqu'au début de la phase d'approche et d'atterrissage.

Dans les cas où une marge de franchissement d'obstacles suffisante ne peut être assurée visuellement, les vols doivent être exécutés de façon à s'assurer que les obstacles puissent être franchis avec une marge appropriée. En cas de défaillance du groupe motopropulseur le plus défavorable, les exploitants peuvent avoir à adopter d'autres procédures.

(60) ***Phase de décollage et de montée initiale. —*** Partie du vol qui va du début du décollage jusqu'à 300 m (1000 ft) au-dessus de l'altitude de la FATO, si le vol doit dépasser cette hauteur, ou jusqu'à la fin de la montée dans les autres cas.

(61) ***Pilote commandant de bord. —*** Pilote désigné par l'exploitant, ou par le propriétaire dans le cas de l'aviation générale, comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol.

(62) ***Plan de vol. —*** Ensemble de renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol, transmis aux organismes des services de la circulation aérienne.

(63) ***Plan de vol exploitation. —*** Plan établi par l'exploitant en vue d'assurer la sécurité du vol en fonction des performances et limitations d'emploi de l'hélicoptère et des conditions prévues relatives à la route à suivre et aux hélistations intéressées.

(64) ***Point de décision à l'atterrissage (LDP). —*** Point utilisé dans la détermination des performances à l'atterrissage et à partir duquel, en cas de défaillance d'un groupe motopropulseur y survenant, le pilote peut soit poursuivre l'atterrissage en sécurité, soit interrompre l'atterrissage.

Le point de décision à l'atterrissage ne s'applique qu'aux hélicoptères exploités en de classe de performances 1.

(65) ***Point de décision au décollage (TDP). —*** Point utilisé dans la détermination des performances au décollage et à partir duquel, en cas de défaillance d'un groupe motopropulseur y survenant, le pilote peut soit interrompre le décollage, soit le poursuivre en sécurité.

Le point de décision au décollage s'applique aux hélicoptères de classe de performances 1.

(66) ***Point défini après le décollage (DPATO). —*** Point de la phase de décollage et de montée initiale avant lequel la capacité de l'hélicoptère de poursuivre le vol en sécurité avec un moteur hors de fonctionnement n'est pas assurée, ce qui peut nécessiter un atterrissage forcé.

Les points définis ne s'appliquent qu'aux hélicoptères exploités en classe de performances 2.

(67) ***Point défini avant l'atterrissage (DPBL). —*** Point de la phase d'approche et d'atterrissage après lequel la capacité de l'hélicoptère de poursuivre le vol en sécurité avec un moteur hors de fonctionnement n'est plus assurée, ce qui peut nécessiter un atterrissage forcé.

Les points définis ne s'appliquent qu'aux hélicoptères exploités en classe de performances 2.

(68) ***Portée visuelle de piste (RVR). —*** Distance jusqu'à laquelle le pilote d'un aéronef placé sur l'axe de la piste peut voir les marques ou les feux qui délimitent la piste ou qui balisent son axe.

(69) ***Principes des facteurs humains.*** **—** Principes qui s'appliquent à la conception, à la certification, à la formation, aux opérations et à la maintenance et qui visent à assurer la sécurité de l'interface entre l'être humain et les autres composantes des systèmes par une prise en compte appropriée des performances humaines.

(70) ***Programme d'entretien.*** **—** Document qui énonce les tâches de maintenance programmée et la fréquence d'exécution ainsi que les procédures connexes, telles qu'un programme de fiabilité, qui sont nécessaires pour la sécurité de l'exploitation des aéronefs auxquels il s'applique.

(71) ***Programme national de sécurité.*** **—** Ensemble intégré de règlements et d'activités destinés à améliorer la sécurité.

(72) ***Réparation.*** **—** Remise d'un produit aéronautique dans l'état de navigabilité qu'il a perdu par suite d'endommagement ou d'usure, pour faire en sorte que l'aéronef demeure conforme aux spécifications de conception du règlement applicable de navigabilité qui a servi pour la délivrance du certificat de type.

(73) ***Série de vols.*** **—** Une série de vols est une suite de vols qui :

(i) commence et se termine à l'intérieur d'une période de 24 heures ; et qui

(ii) est assurée par le même pilote commandant de bord.

(74) ***Services d'assistance en escale.*** **—** Services aéroportuaires nécessaires à l'arrivée et au départ d'un aéronef, qui ne font pas partie des services de la circulation aérienne.

(75) ***Simulateur d'entraînement au vol.*** **—** L'un quelconque des trois types suivants d'appareillage permettant de simuler au sol les conditions de vol :

(i) Simulateur de vol, donnant une représentation exacte du poste de pilotage d'un certain type d'aéronef de manière à simuler de façon réaliste les fonctions de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord, l'environnement normal des membres d'équipage de conduite ainsi que les caractéristiques de performances et de vol de ce type d'aéronef ;

(ii) Entraîneur de procédures de vol, donnant une représentation réaliste de l'environnement du poste de pilotage et simulant les indications des instruments, les fonctions élémentaires de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord ainsi que les caractéristiques de performances et de vol d'un aéronef d'une certaine catégorie ;

(iii) Entraîneur primaire de vol aux instruments, appareillage équipé des instruments appropriés et simulant l'environnement du poste de pilotage d'un aéronef en vol dans des conditions de vol aux instruments.

(76) ***Spécification de navigation. —*** Ensemble de conditions à remplir par un aéronef et un équipage de conduite pour l'exécution de vols en navigation fondée sur les performances dans un espace aérien défini. Il y a deux types de spécification de navigation :

(i) Spécification RNAV (navigation de surface). Spécification de navigation fondée sur la navigation de surface qui ne prévoit pas une obligation de surveillance et d'alerte en ce qui concerne les performances et qui est désignée par le préfixe RNAV (p. ex. RNAV 5, RNAV 1) ;

(ii) Spécification RNP (qualité de navigation requise). Spécification de navigation fondée sur la navigation de surface qui prévoit une obligation de surveillance et d'alerte en ce qui concerne les performances et qui est désignée par le préfixe RNP (p. ex. RNP 4, RNP APCH).

1. — Le Manuel de la navigation fondée sur les performances (PBN) (Doc 9613), Volume II, contient des éléments indicatifs détaillés sur les spécifications de navigation.

2. — Le terme RNP, défini précédemment comme étant l'« expression de la performance de navigation qui est nécessaire pour évoluer à l'intérieur d'un espace aérien défini », a été supprimé de la présente Annexe, le concept de RNP ayant été dépassé par le concept de PBN. Dans la présente Annexe, il est désormais utilisé uniquement dans le contexte des spécifications de navigation qui prévoient une obligation de surveillance et d'alerte en ce qui concerne les performances.

3. — P. ex. la RNP 4 désigne des exigences applicables à un aéronef et un vol, notamment une performance de navigation latérale de 4 NM et une obligation de surveillance et d'alerte à bord en ce qui concerne les performances, exigences qui sont décrites en détail dans le Doc 9613.

(77) ***Spécifications d'exploitation. —*** Autorisations, conditions et restrictions applicables au permis d'exploitation aérienne et dépendant des conditions figurant dans le manuel d'exploitation.

(78) ***Substances psychoactives. —*** Alcool, opioïdes, cannabinoïdes, sédatifs et hypnotiques, cocaïne, autres psychostimulants, hallucinogènes et solvants volatils. Le café et le tabac sont exclus.

(79) ***Système de documents sur la sécurité des vols. —*** Ensemble de documents interdépendants établi par l'exploitant, dans lesquels est consignée et organisée l'information nécessaire à l'exploitation en vol et au sol, comprenant au minimum le manuel d'exploitation et le manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant.

(80) ***Système de gestion de la sécurité. —*** Approche systémique de la gestion de la sécurité comprenant les structures organisationnelles, responsabilités, politiques et procédures nécessaires.

(81) ***Système de gestion des risques de fatigue (FRMS). —*** Moyen dirigé par des données qui permet de surveiller et de gérer en continu les risques de sécurité liés à la fatigue, basé sur des principes et des connaissances scientifiques ainsi que sur l'expérience opérationnelle, qui vise à faire en sorte que le personnel concerné s'acquitte de ses fonctions avec un niveau de vigilance satisfaisant.

(82) ***Système de vision améliorée (EVS). —*** Système électronique d'affichage en temps réel d'images de la vue extérieure obtenues au moyen de capteurs d'images.

(83) ***Temps de vol — hélicoptères. —*** Total du temps décompté depuis le moment où les pales de rotor de l'hélicoptère commencent à tourner jusqu'au moment où l'hélicoptère s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol et où les pales de rotor sont arrêtées.

1. — L'État peut fournir des orientations lorsque la définition de «temps de vol» n'indique pas ou ne permet pas certaines activités normales, comme un changement d'équipage sans arrêt des rotors ou un lavage du ou des moteurs, rotors en rotation, suite à un vol. Quoi qu'il en soit, le temps pendant lequel les rotors tournent entre des secteurs d'un vol est pris en compte dans le calcul du temps de vol.

2. — Cette définition n'est prévue qu'aux fins de la réglementation des temps de vol et de service.

(84) ***Travail aérien. —*** Activité aérienne au cours de laquelle un aéronef est utilisé pour des services spécialisés tels que l'agriculture, la construction, la photographie, la topographie, l'observation et la surveillance, les recherches et le sauvetage, la publicité aérienne, etc.

(85) ***Type de performances de communication requises (Type RCP). —*** Étiquette (par exemple, RCP 240) représentant les valeurs attribuées aux paramètres RCP pour le temps de transaction, la continuité, la disponibilité et l'intégrité des communications.

(86) ***Visualisation tête haute (HUD). —*** Système d'affichage des informations de vol dans le champ de vision extérieur avant du pilote.

(87) ***Vol d'aviation générale. —*** Vol autre qu'un vol de transport commercial ou de travail aérien.

(88) ***Vol de transport commercial. —*** Vol de transport de passagers, de fret ou de poste, effectué contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.

(89) ***Vol d'aviation générale. —*** Vol autre qu'un vol de transport commercial ou de travail aérien.

(90) ***Vol de transport commercial. —*** Vol de transport de passagers, de fret ou de poste, effectué contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.

(91) ***Vols en mer. —*** Vols dont une grande partie se déroule habituellement au-dessus de la mer ou en provenance ou à destination de sites en mer. Ils comprennent, sans s'y limiter,

les vols de soutien d'exploitations pétrolières, gazières ou minières en mer et les vols de transfert de pilotes maritimes.

(92) ***V_{TOSS}.*** **—** Vitesse minimale à laquelle l'hélicoptère pourra monter si le groupe motopropulseur le plus défavorable est hors de fonctionnement et si les autres groupes motopropulseurs fonctionnent dans les limites d'emploi approuvées.

La vitesse mentionnée ci-dessus peut être mesurée aux instruments ou atteinte au moyen d'une procédure spécifiée dans le manuel de vol.

(93) ***Zone habitée.*** **—** En rapport avec une cité, une ville ou un groupe d'habitations, toute zone utilisée dans une large mesure à des fins résidentielles, commerciales ou récréatives.

6.1.1.3 ABRÉVIATIONS

(a) Les abréviations suivantes sont utilisées dans le présent règlement :

(1)	**ANAC**	Agence Nationale de l'Aviation Civile du Congo
(2)	**AOC**	Air Operator Certificate ou CTA ou PEA en français
(3)	**CDB**	Commandant de bord
(4)	**CDN**	Certificat de Navigabilité
(5)	**CEMAC**	Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale
(6)	**CTA**	Certificat de Transporteur Aérien ou PEA
(7)	**EDTO**	Vol à temps de déroutement prolongé
(8)	**LEC/CDL**	Liste d'écarts de configuration
(9)	**LME/MEL**	Liste Minimale d'Équipements
(10)	**MME**	Manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant
(11)	**MPM**	Manuel de procédures de maintenance
(12)	**OACI**	Organisation de l'Aviation Civile Internationale
(13)	**OHADA**	Organisation pour l'Harmonisation du Droit des Affaires
(14)	**OMA**	Organisme de Maintenance Agréé
(15)	**ONU**	Organisation des Nations Unies
(16)	**PEA**	Permis d'Exploitation Aérienne ou CTA
(17)	**PN**	Personnel navigant de conduite
(18)	**PC**	Personnel de cabine
(19)	**RVR**	Portée Visuelle de Piste ou Runway Visual Range en anglais

6.2 AGRÉMENT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

6.2.1.1 PRÉAMBULE

(a) Tout postulant qui sollicite un agrément en vue d'exploitation de transport aérien (passagers, fret) doit satisfaire aux conditions obligatoires définies dans le présent règlement.

6.2.1.2 GÉNÉRALITÉS

(a) En dehors des entreprises étrangères de transport aérien opérant dans le cadre d'accords aériens ou en vertu d'une autorisation particulière, nul ne peut exercer l'activité de transport aérien en République du Congo s'il n'est détenteur d'un agrément et d'un certificat de transporteur aérien (CTA) délivrés respectivement par le Ministre en charge de l'Aviation Civile et par le Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile du Congo (ANAC) dans les conditions fixées par le présent règlement.

(b) Il ne doit être ni délivré ni maintenu en validité un agrément de transporteur aérien à un exploitant, dès lors que les conditions fixées dans le présent règlement ne sont pas respectées.

(c) Toute entreprise qui satisfait aux conditions fixées dans le présent règlement a droit à un Agrément de transporteur aérien.

6.2.1.3 CONSTITUTION DU DOSSIER

(a) La société candidate ou le postulant à l'agrément de transport aérien et/ ou de travail aérien doit constituer un dossier comprenant les pièces suivantes :

(1) demande motivée ;

(2) statuts de la société conformes aux dispositions OHADA ;

(3) plan d'entreprise ou business plan ;

(4) autorisation administrative délivrée par le Ministre du commerce;

(5) indications relatives à l'identité du postulant (pièces d'identité,)

(6) cartes de séjour et certificats de résidence pour les étrangers ;

(7) étude pertinente du marché visé (relations, zones, paires de zones) ;

(8) compte d'exploitation prévisionnel ;

(9) programme d'activités ; et

(10) dépôt d'une caution dont le montant est fixé par arrêté du Ministre en charge de l'aviation civile. Cette caution est matérialisée par un engagement écrit d'une banque installée en République du Congo.

Pour les sociétés détenues par des étrangers, justifier d'une prise de participation au capital social par des nationaux dans une proportion minimale définie par voie réglementaire.

(b) Le dossier complet est adressé directement au Ministre en charge de l'Aviation Civile qui le transmet à l'ANAC pour examen.

(c) Le dossier du postulant à la demande d'agrément doit contenir toutes les informations décrivant les éléments suivants :

(1) la structure de la société avec l'organigramme et les noms des principaux responsables ;

(2) le réseau envisagé ; et

(3) la flotte.

(d) Une entreprise dont la demande d'agrément de transporteur aérien a été rejetée peut introduire sans préjudice, des recours prévus par la législation nationale.

6.2.1.4 DIRIGEANTS DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN

(a) La délivrance d'un agrément de transporteur aérien est subordonnée à la vérification de la moralité des personnes qui dirigeront effectivement les activités de l'entreprise. Est acceptée comme preuve suffisante la production de documents officiels délivrés par les autorités compétentes de la République du Congo ou celles de provenance desdites personnes.

(b) Les documents ou attestations visés au paragraphe (a) ci-dessus doivent dater, lors de leur production, de moins de trois (03) mois.

6.2.1.5 DÉLIVRANCE ET MAINTIEN DE L'AGRÉMENT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

(a) L'octroi d'un agrément n'est pas subordonné à la possession d'aéronef (location, propriété ou copropriété).

(b) Cependant, pour le maintien de l'agrément, le Ministre en charge de l'Aviation Civile exige des transporteurs qu'ils disposent d'au moins un aéronef en propriété ou en copropriété ou dans le cadre de tout type de contrat de location dont la durée sera d'au moins six (06) mois.

(c) L'agrément de transport aérien n'est ni cessible ni transférable.

(d) Sa délivrance est conditionnée par l'avis technique favorable de l'ANAC et au paiement des frais y relatifs.

6.2.1.6 POLICES D'ASSURANCE

(a) La société candidate ou le postulant à l'agrément de transport aérien et/ ou de travail aérien doit avoir souscrit une police d'assurance couvrant leur responsabilité civile en cas d'accidents de travail, de dommages, d'avaries et autres.

6.2.1.7 VALIDITÉ DE L'AGRÉMENT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

(a) Lorsqu'un transporteur aérien n'a pas commencé ses activités ou a interrompu ses activités pendant douze (12) mois après la délivrance d'un agrément, il est soumis à un nouvel examen.

(b) La validité de l'agrément est de cinq (05) ans renouvelables.

(c) En cas de modification d'un ou de plusieurs éléments affectant la situation juridique de l'entreprise et notamment en cas de fusion ou de prise de contrôle, le Ministre en charge de l'Aviation Civile réexamine l'agrément accordé.

(d) Les transporteurs aériens visés au paragraphe (a) peuvent poursuivre leurs activités, à moins qu'il soit prouvé que la sécurité des vols est compromise.

6.2.1.8 RESPECT DE LA LÉGISLATION NATIONALE

(a) Outre les règles fixées par le présent règlement, le transporteur aérien est également tenu de respecter les prescriptions de la réglementation internationale applicable en République du Congo

6.2.1.9 RETRAIT DE L'AGRÉMENT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

(a) Un transporteur aérien contre lequel une procédure collective est engagée, ne peut être autorisé à conserver son agrément s'il n'existe pas de possibilité concrète de restructuration financière satisfaisante dans un délai raisonnable.

(b) La non observation des dispositions de la section 6.2.1.8 ci-dessus constitue une cause irréfragable de suspension ou de retrait de l'agrément.

(c) Le Ministre en charge de l'Aviation Civile peut, de façon motivée, retirer l'agrément en cas de non-respect des conditions fixées dans le présent règlement.

6.2.1.10 DISPOSITIONS TRANSITOIRES

(a) Pour une durée maximale de 12 mois, à compter de la date de signature du présent règlement et nonobstant le paragraphe 6.2.1.2 (a) du présent règlement, les agréments en cours de validité au Congo sont maintenus, sous réserve du respect des lois et règlements sur la base desquels ils ont été délivrés.

6.2.1.11 FRAIS DE DÉLIVRANCE DES DOCUMENTS

(a) Les frais relatifs aux délivrances des divers documents et à leurs renouvellements seront fixés par Décision de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

6.2.1.12 ÉVALUATION DE LA CAPACITÉ FINANCIÈRE

(a) Le postulant à un agrément de transporteur aérien fournira toutes les informations nécessaires pour permettre à l'ANAC de s'assurer lors de l'enquête préliminaire que le postulant répond aux conditions suivantes :

(1) ses ressources financières sont suffisantes ; et

(2) les études de trafic ou autres données qu'il a présentées permettent de croire que l'exploitation proposée devrait être rentable.

6.2.1.13 CONFIDENTIALITÉ DES DONNÉES

(a) Les informations confidentielles communiquées à l'ANAC dans le cadre de l'application du présent règlement sont couvertes par le secret professionnel.

6.3 CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN (CTA)

6.3.1 GÉNÉRALITÉS

6.3.1.1 OBJET

(a) Le CTA a pour objet de certifier que le titulaire est autorisé par la République du Congo à assurer un type spécifié de services de transport aérien commercial conformément à la réglementation en vigueur.

6.3.1.2 DOMAINE D'APPLICATION

(a) Ce chapitre s'applique aux entreprises de transport aérien détentrices d'un agrément au titre du Chapitre 6.2 du présent règlement.

6.3.1.3 RÈGLES GÉNÉRALES

(a) Le postulant à un CTA ou à une modification d'un CTA doit permettre à l'ANAC d'examiner l'ensemble des aspects relatifs à la sécurité de l'exploitation proposée.

(b) Le postulant à un CTA :

(1) ne doit pas détenir un CTA délivré par une autre Autorité, sauf accord spécifique entre cette Autorité et l'ANAC ;

(2) doit avoir son siège principal d'exploitation, et le cas échéant, son siège social, situé en République du Congo;

(3) doit avoir immatriculé au moins un (01) aéronef devant être exploité en vertu du CTA sur le registre Congolais; et

(4) doit démontrer à l'ANAC, sa capacité à assurer la sécurité de l'exploitation.

(c) Nonobstant les dispositions du sous paragraphe (3) ci-dessus, l'exploitant peut exploiter avec l'accord mutuel des deux Autorités, des aéronefs immatriculés au registre national d'une autre Autorité. Une autorisation d'exploitation devra être délivrée pour chaque aéronef par l'ANAC après une inspection.

(d) L'exploitant doit permettre à l'ANAC d'avoir accès à son organisation et à ses aéronefs, et doit s'assurer, en ce qui concerne l'entretien, que l'accès à tout organisme d'entretien agréé concerné est permis, afin de vérifier le maintien de la conformité aux dispositions de la réglementation.

(e) Un CTA sera modifié, suspendu ou retiré si l'ANAC n'est plus assurée de la capacité de l'exploitant à maintenir la sécurité de l'exploitation.

(f) L'exploitant doit démontrer à l'ANAC que :

(1) son organisation et son encadrement sont convenables et correctement adaptés à la taille et au cadre de son exploitation ; et

(2) des procédures de supervision de l'exploitation ont été définies.

(g) L'exploitant doit avoir nommé un Dirigeant Responsable acceptable par l'ANAC, qui a mandat de l'exploitant pour s'assurer que toutes les activités liées à l'exploitation et à la maintenance peuvent être financées et effectuées selon les normes requises par l'ANAC.

(h) L'exploitant doit avoir désigné des personnes acceptables par l'ANAC et responsables de l'encadrement et de la supervision dans les domaines suivants :

(1) les opérations Vols ;

(i) la sécurité des vols.

(2) le système d'entretien ;

(3) la formation et l'entraînement des équipages ;

(4) les opérations au sol ;

(5) la sûreté ; et

(6) le Système de Management de la Qualité (SMQ).

(i) Une même personne peut être nommée responsable de plusieurs des domaines ci-dessus si cela est acceptable par l'ANAC mais, pour les exploitants employant 21 personnes ou plus à plein temps, un minimum de 03 personnes est exigé pour couvrir les six domaines de responsabilités.

(j) Pour les exploitants qui emploient 20 personnes ou moins à plein temps, trois domaines de responsabilité ci-dessus peuvent être tenus par le Dirigeant Responsable si cela est acceptable par l'ANAC.

(k) L'exploitant doit s'assurer que chaque vol est effectué en accord avec les spécifications du manuel d'exploitation (MANEX).

(l) L'exploitant doit prévoir des installations et services d'assistance au sol propres à garantir la sécurité de ses vols.

(m) L'exploitant doit s'assurer que l'équipement de ses avions et la qualification de ses équipages répondent aux exigences relatives à la zone et au type d'exploitation.

(n) L'exploitant doit respecter les exigences en matière d'entretien du sous chapitre 6.3.3 pour l'ensemble des aéronefs exploités en vertu de son CTA.

(o) L'exploitant doit fournir à l'ANAC un exemplaire du manuel d'exploitation (MANEX) conforme aux dispositions de la section 6.3.2.9.

(p) L'exploitant doit assurer sur la base principale d'exploitation des moyens d'assistance opérationnelle appropriés à la zone et au type d'exploitation.

(q) L'ANAC peut approuver des postes ou un nombre de postes, autres que ceux listés, si l'exploitant est capable de démontrer qu'il peut assumer les fonctions d'encadrement de l'exploitation en toute sécurité avec moins de personnel de commandement ; ceci restant lié :

(1) au type d'exploitation ;

(2) au nombre d'aéronefs utilisés ; et

(3) à la zone d'exploitation.

6.3.1.4 POLICES D'ASSURANCE

(a) Les transporteurs aériens doivent avoir souscrit des polices d'assurance couvrant leur responsabilité civile, en cas d'accidents, à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers à la surface avant le début de leurs activités, conformément aux dispositions des conventions internationales.

6.3.1.5 CONFORMITÉ AU CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

6.3.1.5.1 EXIGENCE D'AGRÉMENT

(a) La délivrance et la validité d'un certificat de transporteur aérien (CTA) sont assujetties à la détention d'un agrément de transporteur aérien en cours de validité spécifiant les activités couvertes.

6.3.1.5.2 EXIGENCE DE CTA

(b) Un exploitant ne doit assurer des vols de transport commercial que s'il détient un Certificat de Transporteur Aérien (CTA) en état de validité délivré par l'ANAC.

6.3.1.5.3 PRIVILÈGES DU CTA

(c) Le certificat de transporteur aérien (CTA) autorise l'exploitant à effectuer des vols de transport commercial conformément aux spécifications d'exploitation.

Des dispositions relatives à la teneur du certificat de transporteur aérien (CTA) et des spécifications d'exploitation connexes figurent aux paragraphes (f) et (g) ci-dessous.

(d) La délivrance d'un CTA par l'ANAC dépend de ce que l'exploitant a démontré qu'il a une organisation appropriée, une méthode de contrôle et de supervision des vols, un programme de formation et des arrangements relatifs aux services d'assistance en escale et à l'entretien qui soient compatibles avec la nature et la portée des vols spécifiés.

(e) Le maintien de la validité d'un CTA dépend de ce que l'exploitant a satisfait aux exigences du paragraphe (d) ci-dessus sous la supervision de l'ANAC.

(f) Le CTA doit contenir au moins les renseignements suivants et, sa présentation graphique doit suivre le modèle requis :

(1) État de l'exploitant et autorité de délivrance ;

(2) numéro et date d'expiration du CTA ;

(3) nom de l'exploitant, nom commercial (s'il est différent du nom de l'exploitant) et adresse du siège principal d'exploitation ;

(4) date de délivrance et nom, signature et fonction du représentant de l'ANAC ;

(5) référence exacte de l'endroit du document contrôlé emporté à bord où figurent les coordonnées permettant de joindre le service de gestion de l'exploitation.

(g) Les spécifications d'exploitation liées au CTA doivent comprendre au moins les renseignements requis et, leur présentation graphique doit suivre le modèle également requis.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre des spécifications d'exploitation liées au CTA sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

(h) L'ANAC dispose d'un système pour la certification et la surveillance continue de l'exploitant pour veiller au respect des normes d'exploitation requises établies au chapitre 8.6 et au RAC 21.

6.3.1.5.4 SURVEILLANCE DES OPÉRATIONS D'UN EXPLOITANT D'UN AUTRE ÉTAT

(i) Le CTA délivré par un État contractant est reconnu valable par la République du Congo si les conditions qui ont régi la délivrance dudit CTA sont équivalentes ou supérieures aux normes applicables spécifiées dans les RAC 08 et RAC 21.

(j) Les exploitants menant des opérations en République du Congo doivent respecter les exigences fixées en République du Congo.

6.3.1.5.5 ÉVALUATION PAR L'ANAC

(k) Le CTA n'est délivré que sur la base d'un rapport d'évaluation technique et légal de l'ANAC établi par ses soins.

6.3.1.6 DÉROGATIONS

(a) L'ANAC peut, à titre exceptionnel et provisoire accorder une dérogation aux dispositions du présent règlement lorsqu'elle estime que le besoin existe, et sous réserve du respect de toute condition supplémentaire qu'elle considère nécessaire pour assurer dans ce cas particulier un niveau de sécurité acceptable.

(b) La dérogation aux dispositions ne signifie pas dérogation de CTA. Seules les procédures de délivrance du CTA, excepté celles de niveau de conformité 1 sont concernées.

1. — ÉCART ou N/C de NIVEAU 1. — Un écart de niveau 1 correspond à un non-respect significatif des exigences des RAC 06 et RAC 08 parties 1 et 3 abaissant le niveau de sécurité, et portant gravement à la sécurité du vol.

2. — ÉCART ou N/C de NIVEAU 2. — Un écart de niveau 2 correspondant à un non-respect significatif des exigences des RAC 06 et RAC 08 parties 1 et 3 qui pourrait abaisser le niveau de sécurité et éventuellement porter atteinte à la sécurité du vol ;

3. — ÉCART ou N/C de NIVEAU 3. — Les autres écarts mineurs non classés de niveau 1 et de niveau 2 sont classés de niveau 3.

6.3.1.7 CONSIGNES OPÉRATIONNELLES

(a) L'ANAC peut, chaque fois qu'elle juge opportun, au moyen d'une consigne opérationnelle ordonner qu'une opération soit interdite, limitée ou soumise à certaines conditions, dans le but d'assurer la sécurité des opérations.

(b) Les consignes opérationnelles doivent préciser :

(1) la raison de leur diffusion ;

(2) le domaine d'application et la durée ; et

(3) l'action à engager par les exploitants.

6.3.1.8 GESTION DES RISQUES POUR LA SÉCURITÉ LIÉS À LA FATIGUE

(a) Afin de gérer les risques pour la sécurité liés à la fatigue, le titulaire d'un CTA doit établir les limites de temps de vol, de période de service de vol et de repos qui font partie de la réglementation normative régissant la gestion de la fatigue au chapitre « Temps de vol, période de service de vol, périodes de service et période de repos pour la gestion de la fatigue » du RAC 08, Partie 1.

6.3.2 DEMANDE DE DÉLIVRANCE, DE MODIFICATION ET DE RENOUVELLEMENT DU CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

6.3.2.1 PHASE PRÉLIMINAIRE DE LA DEMANDE

(a) Avant le dépôt d'un dossier complet de demande de CTA, le postulant remplit le formulaire de pré évaluation ANAC FORM 06 — 01 afin de formaliser ses intentions.

(b) L'ANAC au vu des résultats obtenus à partir des données du formulaire ANAC FORM 06 — 01 :

(1) cerne les intentions du postulant ;

(2) précise quel sera le processus de délivrance du CTA ;

(3) précise toutes les informations et documents qui doivent être joints à la demande initiale du CTA. À cette occasion, l'ANAC indique les modalités de dépôt du dossier de demande initiale et attire l'attention sur le délai approximatif requis pour l'instruction de la demande initiale ;

(4) indique le règlement technique applicable ayant trait au CTA (ainsi que l'endroit où se le procurer) et de l'entité de l'ANAC en charge de le faire appliquer ;

(5) remet au postulant la brochure à l'attention des futurs exploitants.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre du modèle de formulaire de pré évaluation ANAC FORM 06 — 01 et les informations à fournir pour une première demande de CTA sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

6.3.2.2 DÉPÔT DE LA DEMANDE INITIALE

(a) La demande de délivrance, de modification ou de renouvellement du certificat de transporteur aérien doit être faite à l'ANAC par le postulant sur le formulaire requis.

(b) La demande doit être déposée au moins :

(1) 90 jours avant le début de l'exploitation envisagée pour une première délivrance ;

(2) 30 jours avant le début de l'exploitation envisagée pour une modification majeure des conditions d'exploitation ;

(3) 30 jours avant la date d'expiration du certificat de transporteur aérien pour un renouvellement.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre du dépôt de la demande initiale sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

6.3.2.3 INFORMATIONS À FOURNIR POUR UNE PREMIÈRE DEMANDE DE CTA

Les conditions et les modalités de mise en œuvre des informations à fournir pour une première demande de CTA sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

6.3.2.4 ACCÈS POUR INSPECTION

(a) Une inspection doit être menée par l'ANAC au niveau de l'exploitant qui postule à un certificat de transporteur aérien ou à une modification de ce certificat pour s'assurer qu'il répond aux normes liées à la sécurité et à la sûreté aériennes.

(b) Tout exploitant aérien doit garantir à l'ANAC le libre accès de ses installations et aéronefs dans le cadre des inspections de l'ANAC en vue de déterminer la conformité de l'exploitation avec les règlements applicables.

6.3.2.5 DÉMONSTRATION D'ÉVACUATION D'URGENCE ET/OU D'AMERRISSAGE FORCÉ

(a) L'exploitant doit démontrer à l'ANAC et préalablement à la délivrance du CTA qu'il peut mener avec satisfaction des opérations d'évacuation d'urgence et/ou d'amerrissage de ses aéronefs.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre des exigences supplémentaires concernant les démonstrations d'évacuation d'urgence et/ou d'amerrissage forcé sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

6.3.2.6 VOL DE DÉMONSTRATION

(a) L'ANAC peut exiger de l'exploitant avant la délivrance du CTA l'exécution d'un ou plusieurs vols de démonstration exploités comme des vols de transport aérien public. Ces vols de démonstration doivent permettre à l'ANAC de procéder à une série d'inspections en cours de vol pouvant couvrir les phases suivantes :

(1) planification ;

(2) inspection avant vol ;

(3) inspection en vol ;

(4) inspection après le vol ;

(5) personnel commercial de bord ;

(b) Les points qui n'ont pas donné satisfaction durant l'inspection en vol doivent être portés à l'attention du postulant qui doit prendre les mesures nécessaires pour y remédier.

(c) L'exigence de la conduite d'un vol de démonstration n'est pas obligatoire mais reste soumise à l'appréciation de l'ANAC.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre des exigences supplémentaires en matière de vols de démonstration sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

6.3.2.7 DÉLIVRANCE, MODIFICATION OU RENOUVELLEMENT DU CTA

(a) Le CTA n'est délivré, modifié ou renouvelé que si :

(1) les aéronefs qui y sont spécifiés sont :

(i) pour les aéronefs inscrits au registre national d'immatriculation, titulaires d'un certificat de navigabilité (CDN) en état de validité ;

(ii) pour les aéronefs inscrits à un registre d'immatriculation étranger, titulaires d'un certificat de navigabilité délivré conformément au RAC 04 (Navigabilité des aéronefs) et en état de validité ;

(2) le système d'entretien a été approuvé par l'ANAC ;

(3) l'exploitant a démontré à l'ANAC qu'il était en mesure de :

(i) mettre en place et maintenir une organisation appropriée ;

(ii) mettre en place et maintenir un système de management de la qualité (SMQ) ;

(iii) se conformer aux programmes de formation et d'entraînement requis ;

(iv) respecter les exigences de la section 6.3.1.3 ;

(v) l'exploitant couvre les dépenses mises à sa charge par la réglementation en vigueur.

(b) L'exploitant doit informer l'ANAC de toutes modifications apportées aux informations soumises en vertu de la section 6.3.2.3.

6.3.2.8 CONTENU D'UN CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

(a) Le titre de transporteur aérien est notifié par la délivrance d'un certificat de transporteur aérien (CTA) qui consiste en :

(1) une page principale ;

(2) une page des spécifications d'exploitation.

(b) Le CTA spécifie :

(1) le nom et l'adresse de l'exploitant ;

(2) date de délivrance et la période de validité ;

(3) la description du type d'exploitation autorisé ;

(4) les types d'aéronefs autorisés pour l'exploitation ;

(5) les marques d'immatriculation des aéronefs autorisés. Cependant, les exploitants peuvent obtenir l'approbation d'un système par lequel ils informent l'ANAC de l'immatriculation des avions exploités au titre de leur CTA ;

(6) les zones d'exploitation autorisées ;

(7) les limitations spécifiques ;

(8) et les agréments et les spécifications opérationnelles telles que :

(i) Cat. I l/Cat. III (y compris les minimas autorisés)

(ii) MNPS

(iii) EDTO

(iv) RNAV

(v) RVSM

(vi) Transport de Marchandises Dangereuses ;

(vii) etc.

Voir Annexe I au présent règlement pour le modèle de CTA et de spécifications d'exploitation.

6.3.2.9 MANUEL D'EXPLOITATION

(a) L'exploitant doit établir, à titre de guide à l'usage du personnel intéressé, un manuel d'exploitation. Ce manuel d'exploitation sera modifié ou révisé suivant les besoins, de manière à être tenu constamment à jour. Ces modifications ou révisions seront communiquées à toutes les personnes qui doivent utiliser le manuel.

(b) L'exploitant doit remettre à l'ANAC un exemplaire du manuel d'exploitation et de tous les amendements ou révisions dont ce manuel fera l'objet, pour examen et acceptation et, le cas échéant, approbation. L'exploitant ajoutera au manuel d'exploitation les éléments obligatoires dont l'ANAC exigera l'insertion.

(c) L'exploitant doit fournir au personnel d'exploitation et aux équipages de conduite un manuel d'exploitation contenant, pour chaque type d'aéronef utilisé, les procédures à suivre dans les conditions normales, de secours et d'urgence. On doit y trouver aussi des renseignements sur les systèmes de l'aéronef ainsi que les listes de vérification. La conception du manuel doit respecter les principes des facteurs humains.

(d) L'exploitant doit s'assurer que le manuel d'exploitation contient toutes les consignes et informations nécessaires au personnel d'exploitation pour assurer ses tâches.

(e) L'exploitant doit s'assurer que le contenu du manuel d'exploitation, y compris l'ensemble des amendements ou révisions, ne contrevient pas aux conditions stipulées dans le certificat de transporteur aérien, ou à toutes autres règles applicables, et est acceptable ou, si nécessaire, approuvé par l'ANAC. Un exploitant doit préparer le manuel d'exploitation en langue comprise par son personnel.

(f) L'exploitant peut éditer un manuel d'exploitation en plusieurs volumes.

(g) L'exploitant doit s'assurer que l'ensemble du personnel d'exploitation a facilement accès à une copie de chaque partie du manuel d'exploitation se rapportant à ses tâches. Par ailleurs, un exploitant doit fournir aux membres d'équipage une copie, ou des extraits, individuels des parties A et B du manuel d'exploitation pertinents pour une étude personnelle.

(h) L'exploitant doit s'assurer que le manuel d'exploitation est amendé ou révisé pour mettre à jour les consignes et informations qu'il contient. Un exploitant doit s'assurer que l'ensemble du personnel d'exploitation est averti des modifications des parties du manuel relatives à ses tâches.

(i) Tout détenteur d'un manuel d'exploitation ou de parties appropriées dudit document doit assurer sa mise à jour au moyen des amendements ou révisions fournis par un exploitant.

(j) L'exploitant doit fournir à l'ANAC les amendements et révisions prévus avant la date de leur entrée en vigueur. Dès lors que l'amendement concerne une partie quelconque du manuel d'exploitation devant être approuvée, cette approbation doit être obtenue avant l'entrée en vigueur dudit amendement. Lorsque des amendements ou révisions immédiats sont nécessaires, dans l'intérêt de la sécurité, ils peuvent être publiés et appliqués immédiatement, à condition que toute approbation exigée ait été demandée.

(k) L'exploitant doit incorporer l'ensemble des amendements et révisions exigés par l'ANAC.

(l) Un exploitant doit s'assurer que les informations extraites de documents approuvés ou de tout amendement desdits documents approuvés, sont correctement reprises dans le manuel d'exploitation et que le manuel d'exploitation ne contient aucune information en contradiction avec une documentation approuvée. Toutefois, cette exigence n'empêche pas un exploitant d'avoir recours à des données ou des procédures plus exigeantes.

(m) Un exploitant doit s'assurer que le contenu du manuel d'exploitation est présenté sous une forme permettant une utilisation sans difficultés.

(n) Un exploitant peut être autorisé par l'ANAC à présenter tout ou partie du manuel d'exploitation sous une forme différente de celle d'une impression papier. Dans ce cas, un niveau acceptable d'accessibilité, d'utilisation et de fiabilité doit être assuré.

(o) L'utilisation d'une forme réduite du manuel d'exploitation n'exempte pas un exploitant des exigences relatives à l'emport du manuel d'exploitation à bord de l'avion.

(p) Le manuel d'exploitation doit être tenu constamment à jour.

(q) L'exploitant doit remettre à l'ANAC un exemplaire du manuel d'exploitation et de tous les amendements ou révisions dont ce manuel fera l'objet, pour examen et acceptation et, le cas échéant, approbation. L'exploitant doit ajouter au manuel d'exploitation les éléments obligatoires dont l'ANAC exigera l'insertion.

1. — Les conditions et les modalités de mise en œuvre des spécifications relatives à la structure et à la teneur du manuel d'exploitation sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

2. — Certains éléments du manuel d'exploitation doivent être approuvés par l'ANAC.

6.3.2.10 EXIGENCES EN MATIÈRE DE PERSONNEL DE COMMANDEMENT ET ORGANISATION DU DÉTENTEUR DE CTA

(a) Afin de satisfaire aux exigences de la section 6.3.1.3, le postulant doit :

(1) avoir nommé un Dirigeant Responsable acceptable par l'ANAC, qui a mandat de l'exploitant pour assurer que toutes les activités liées à l'exploitation et à la maintenance peuvent être financées et effectuées selon les normes requises par l'ANAC.

(2) être doté d'une structure de gestion permettant d'exercer le contrôle d'exploitation ;

(3) disposer de personnel qualifié, acceptable par l'ANAC et responsables de l'encadrement et de la supervision dans les domaines suivants :

(i) les opérations vols;

(A) la sécurité des vols.

(ii) le système de maintenance ;

(A) responsable du suivi du maintien de la navigabilité dans le cas où le demandeur ne dispose pas d'un organisme de maintenance agréé (OMA) ;

(B) responsable de la maintenance dans le cas où le demandeur dispose d'un OMA.

(iii) la formation et l'entraînement des équipages ;

(iv) les opérations au sol ;

(v) Système de Management de la Qualité (SMQ).

Les conditions et les modalités de mise en œuvre de la présente section (exigences supplémentaires en matière de personnel de commandement pour exploitation de transport aérien commercial) seront établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

(b) L'ANAC peut approuver des postes ou un nombre de postes, autres que ceux listés, si l'exploitant est capable de démontrer qu'il peut assumer les fonctions d'encadrement de l'exploitation en toute sécurité avec moins de personnel de commandement ; ceci restant lié :

(1) au type d'exploitation ;

(2) au nombre d'aéronefs utilisés ; et

(3) à la zone d'exploitation.

6.3.2.11 SYSTÈME DE MANAGEMENT DE LA QUALITÉ (SMQ)

(a) Tout transporteur aérien doit établir un système de management de la qualité (SMQ) et nommer un Responsable Qualité afin de contrôler la conformité, et l'adéquation des procédures requises pour assurer des méthodes d'exploitation sûres et la navigabilité des aéronefs. Ce contrôle doit comporter un système de retour d'information au dirigeant responsable afin d'assurer la prise de mesures correctives nécessaires.

(b) Le système de management de la qualité (SMQ) doit comporter un programme qualité contenant les procédures conçues pour vérifier que toutes les opérations sont effectuées conformément à toutes les exigences, normes et procédures applicables.

(c) Le système de management de la qualité (SMQ) et le Responsable Qualité doivent être acceptables pour l'ANAC.

(d) Le système de management de la qualité (SMQ) doit être décrit dans la documentation pertinente.

(e) Nonobstant les dispositions du paragraphe (a) ci-dessus, l'ANAC peut accepter la nomination de deux Responsables Qualité, un pour les opérations et un pour la maintenance, à condition que le transporteur aérien ait désigné une unité de management de la qualité pour s'assurer que le système de management de la qualité (SMQ) s'applique uniformément à travers toute l'exploitation.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre des exigences supplémentaires en matière de système de management de la qualité (SMQ) d'un exploitant aérien sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

6.3.3 EXIGENCES EN MATIÈRE DE MAINTENANCE DES AÉRONEFS

1. — Dans le présent chapitre, le terme «aéronef» comprend les moteurs, les hélices, les ensembles, les accessoires, les instruments, l'équipement et l'appareillage, y compris l'équipement de secours.

2. — Dans tout le présent chapitre, il est question des spécifications de la République du Congo. Lorsque la République du Congo n'est pas l'État d'immatriculation, il peut être nécessaire de prendre en compte les éventuelles spécifications supplémentaires de la République du Congo.

6.3.3.1 RESPONSABILITÉS DE L'EXPLOITANT EN MATIÈRE DE MAINTENANCE

(a) En suivant des procédures acceptables pour la République du Congo, l'exploitant doit veiller à ce que :

(1) chaque aéronef qu'il exploite soit maintenu en état de navigabilité ;

(2) l'équipement opérationnel et l'équipement de secours nécessaires pour un vol prévu soient en bon état de fonctionnement ;

(3) le certificat de navigabilité de chaque aéronef qu'il exploite demeure valide.

(b) L'exploitant ne doit pas utiliser un aéronef s'il n'est pas entretenu et remis en service soit par un organisme agréé conformément au RAC 05, soit dans le cadre d'un système équivalent, l'un et l'autre devant être acceptables pour l'État d'immatriculation.

(c) Lorsque la République du Congo accepte un système équivalent, la personne qui signe la fiche de maintenance sera titulaire d'une licence délivrée conformément au RAC 01.

(d) L'exploitant doit avoir recours à une personne ou à un groupe de personnes pour veiller à ce que tous les travaux de maintenance soient effectués conformément au manuel de contrôle de maintenance.

(e) L'exploitant doit veiller à ce que la maintenance de ses aéronefs soit effectuée conformément au programme de maintenance.

6.3.3.2 MANUEL DE CONTRÔLE DE MAINTENANCE DE L'EXPLOITANT (MME)

(a) L'exploitant doit mettre à la disposition du personnel de maintenance et d'exploitation intéressé, pour le guider dans l'exercice de ses fonctions, un manuel de contrôle de maintenance acceptable pour la République du Congo. La conception du manuel doit respecter les principes des facteurs humains.

(b) L'exploitant doit veiller à ce que le manuel de contrôle de maintenance soit modifié selon les besoins de manière à être constamment à jour.

(c) Des exemplaires de toutes les modifications apportées au manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant doivent être communiqués sans délai à tous les organismes et à toutes les personnes auxquels le manuel a été distribué.

(d) L'exploitant doit fournir à l'ANAC un exemplaire du manuel de contrôle de maintenance et de tous les amendements ou révisions dont ce manuel fera l'objet, et il incorporera dans ce manuel les dispositions obligatoires dont l'ANAC exigera l'insertion.

(e) Le manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant prévu par la section 8.3.3.2, qui peut être publié en parties distinctes, doit contenir les renseignements suivants :

(1) une description des procédures exigées par la section 6.3.3.1, paragraphe (a), comprenant, s'il y a lieu :

(i) une description des arrangements administratifs entre l'exploitant et l'organisme de maintenance agréé ;

(ii) une description des procédures de maintenance et des procédures relatives à l'établissement et à la signature des fiches de maintenance lorsque les travaux sont effectués dans le cadre d'un système autre que celui d'un organisme de maintenance agréé ;

(2) les noms et fonctions de la ou des personnes dont il est question à la section 6.3.3.1, paragraphe (d) ;

(3) un renvoi au programme d'entretien dont il est question à la section 6.3.3.4, paragraphe (a) ;

(4) une description des méthodes à employer pour établir et conserver les états de maintenance de l'exploitant exigés par la section 8.3.3.5 ;

(5) une description des procédures à utiliser pour suivre et évaluer l'expérience de la maintenance et de l'exploitation et communiquer des données à ce sujet conformément à la section 6.3.3.6, paragraphe (a) ;

(6) une description des procédures à suivre pour respecter les spécifications du RAC 04, relatives à la communication des renseignements d'ordre opérationnel ;

(7) une description des procédures à suivre pour respecter à la section 6.3.3.6, paragraphe (b), concernant l'évaluation des renseignements relatifs au maintien de la navigabilité et la mise en application des mesures éventuellement jugées nécessaires ;

(8) une description des procédures à suivre pour mettre en application les mesures qui découlent des renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité ;

(9) une description de l'établissement et de la tenue d'un système d'analyse et de suivi permanent du fonctionnement et de l'efficacité du programme de maintenance qui permette de corriger toute lacune que ce programme pourrait présenter ;

(10) une description des types et des modèles d'avion auxquels le manuel s'applique ;

(11) une description des procédures mises en place pour veiller à ce que les pannes nuisant à la navigabilité soient enregistrées et rectifiées ;

(12) une description des procédures à suivre pour notifier à la République du Congo les cas importants survenus en service.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre de la présente section (spécifications relatives à la structure et à la teneur du manuel de Contrôle de Maintenance de l'Exploitant) seront établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

6.3.3.3 COMPTE RENDU MATÉRIEL DE L'EXPLOITANT (CRM)

(a) L'exploitant doit utiliser un compte rendu matériel (CRM) contenant les informations suivantes pour chaque aéronef :

(1) les données relatives à chaque vol afin de garantir la continuité de la sécurité des vols ;

(2) le certificat d'approbation pour remise en service de l'avion en cours de validité ;

(3) l'attestation de maintenance en cours de validité, indiquant l'état de maintenance de l'avion quant aux travaux programmés et aux travaux différés qui sont dus, à moins que l'ANAC ne donne son accord pour que l'attestation de maintenance soit conservée ailleurs ;

(4) la liste de tous les défauts marquants reportés qui affectent l'exploitation de l'avion ;

(5) et toutes recommandations nécessaires concernant les accords d'assistance à la maintenance.

(b) Le CRM et tout amendement ultérieur doivent être approuvés par l'ANAC.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre de la présente section (informations supplémentaires pouvant être mentionnées dans un CRM par l'exploitant) seront établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

6.3.3.4 PROGRAMME D'ENTRETIEN (PE)

(a) L'exploitant doit mettre à la disposition du personnel de maintenance et d'exploitation intéressé, pour le guider dans l'exercice de ses fonctions, un programme d'entretien approuvé par l'ANAC, qui contient les renseignements spécifiés du paragraphe (c) au paragraphe (e). La conception du programme d'entretien de l'exploitant doit respecter les principes des facteurs humains.

(b) Des exemplaires de toutes les modifications apportées au programme d'entretien doivent être communiqués sans délai à tous les organismes et à toutes les personnes auxquels le programme d'entretien a été distribué.

(c) Le programme d'entretien de chaque aéronef, qui est prévu par la présente section, doit contenir les renseignements suivants :

(1) les tâches de maintenance et les intervalles auxquels elles doivent être effectuées, compte tenu de l'utilisation prévue de l'avion ;

(2) le cas échéant, un programme de maintien de l'intégrité structurale ;

(3) les procédures permettant de modifier les dispositions des sous paragraphes (1) et (2) ci-dessus, ou de s'en écarter ;

(4) le cas échéant, une description du programme de surveillance de l'état et de fiabilité des systèmes et éléments de bord ainsi que des moteurs.

(d) Les tâches et les intervalles d'entretien qui ont été spécifiés comme obligatoires dans l'approbation de la conception de type doivent être indiqués comme tels.

(e) Le programme d'entretien doit être fondé sur des renseignements fournis par l'État de conception ou par l'organisme responsable de la conception de type, ainsi que sur toute expérience complémentaire applicable.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre des spécifications relatives à la structure et à la teneur du programme d'entretien sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

6.3.3.5 ÉTATS DE MAINTENANCE

(a) L'exploitant doit veiller à ce que les états ci-après soient conservés pendant les périodes mentionnées au paragraphe (b) ci-dessous :

(1) temps total de service (heures, temps calendaire et cycles, selon le cas) de l'avion et de tous les ensembles à vie limitée ;

(2) situation actuelle de conformité avec tous les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité ;

(3) renseignements détaillés appropriés sur les modifications et réparations ;

(4) temps de service (heures, temps calendaire et cycles, selon le cas) depuis la dernière révision de l'aéronef ou de ses ensembles à potentiel entre révisions imposées ;

(5) situation actuelle de conformité de l'aéronef avec le programme de maintenance ;

(6) états de maintenance détaillés, pour montrer que toutes les conditions relatives à la signature de fiches de maintenance ont été remplies.

(b) Les états dont il est question aux sous paragraphes (a) (1) à (5) doivent être conservés pendant au moins 90 jours après le retrait permanent du service du matériel auquel ils se rapportent, et les états indiqués au sous paragraphe (a) (6) doivent être conservés pendant au moins un an après la date de signature de la fiche de maintenance.

(c) En cas de changement temporaire d'exploitant, les états doivent être mis à la disposition du nouvel exploitant. En cas de changement permanent d'exploitant, les états seront remis au nouvel exploitant.

Dans le contexte du paragraphe (c), la République du Congo aura à déterminer ce qu'il convient de considérer comme un changement temporaire d'exploitant en fonction de la nécessité d'avoir prise sur les états, ce qui dépendra de la possibilité d'y accéder et de les mettre à jour.

6.3.3.6 RENSEIGNEMENTS SUR LE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

(a) L'exploitant d'un avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5700 kg doit suivre et évaluer l'expérience de la maintenance et de l'exploitation en ce qui concerne le maintien de la navigabilité et doit fournir les renseignements prescrits par la République du Congo, en employant le système de la section 4.5.1.3, paragraphes (e) et (h) du RAC 04.

(b) L'exploitant d'un avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5700 kg doit obtenir et évaluer les renseignements et les recommandations relatifs au maintien de la navigabilité diffusés par l'organisme responsable de la conception de type, et doit mettre ensuite en œuvre les mesures jugées nécessaires, selon une procédure acceptable pour l'ANAC.

6.3.3.7 MODIFICATIONS ET RÉPARATIONS

(a) Toutes les modifications et réparations doivent être conformes à des règlements de navigabilité acceptables pour la République du Congo. Des procédures doivent être établies pour assurer la conservation des renseignements attestant le respect des règlements de navigabilité.

(c) Tout exploitant aérien doit s'assurer que l'ANAC jouit de l'accès et de la coopération avec tout organisme ou installation ayant un contrat de sous-traitance pour des prestations liées à l'exploitation ou à la maintenance dans le transport aérien commercial.

(d) L'exploitant aérien, afin de faciliter la tâche à l'ANAC, est tenu de se conformer aux dispositions suivantes :

(1) apporter aide et coopération à toute personne mandatée par l'ANAC et lui donner libre accès, en tout temps ou lieu, aux infrastructures et documents à surveiller;

(2) présenter ces documents et enregistrements lorsque cela lui est demandé par l'ANAC, dans une période de temps raisonnable ;

(3) le commandant de bord d'un aéronef, doit présenter à toute personne mandatée par l'ANAC, dans une période de temps raisonnable, tout document transporté à bord d'un aéronef ;

(4) l'exploitant aérien doit fournir à l'ANAC un siège d'observateur à l'avant de tout aéronef de l'exploitant aérien à partir duquel les actions et les conversations de l'équipage du vol peuvent être facilement observées.

La convenance de l'emplacement du siège et la possibilité de surveiller les actions, conversations et communications radio de l'équipage du vol sont déterminées par l'ANAC.

6.3.4 EXIGENCES EN MATIÈRE D'AÉRONEFS ET LOCATION D'AÉRONEFS

6.3.4.1 AÉRONEF AUTORISÉ POUR EXPLOITATION COMMERCIALE

(a) Nul ne peut exploiter un aéronef en transport aérien commercial à moins que cet aéronef n'ait un certificat de navigabilité (CDN) approprié à jour, qu'il soit en condition navigable, et satisfasse aux exigences de navigabilité applicables pour cette exploitation, y compris celles relatives à l'identification et aux équipements.

(b) Nul ne peut exploiter un quelconque type spécifique d'aéronef dans le cadre de transport aérien commercial tant qu'il n'a pas complètement satisfait à la certification initiale, incluant la délivrance d'un CTA listant ce type d'aéronef.

(c) Nul ne peut exploiter un aéronef supplémentaire ou de remplacement d'un type pour lequel il a reçu une autorisation en cours, à moins qu'il puisse démontrer que cet aéronef a complété un processus d'évaluation pour insertion dans la flotte du transporteur aérien.

(d) Nul ne peut conduire l'exploitation d'aéronef en location avec ou sans équipage pour le compte d'un autre exploitant sauf si ce n'est en conformité avec les lois et règlements applicables en République du Congo et les restrictions imposées par l'ANAC

Les conditions et les modalités de mise en œuvre des exigences supplémentaires en matière de location d'aéronefs sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

6.3.4.2 LOCATION D'AÉRONEFS ENTRE DEUX EXPLOITANTS SOUS LA SURVEILLANCE D'UNE MÊME AUTORITÉ

6.3.4.2.1 MISE EN LOCATION AVEC ÉQUIPAGE COMPLET

(a) Un exploitant fournissant un aéronef avec équipage complet à un autre exploitant sous la surveillance de la même Autorité doit conserver toutes les fonctions et responsabilités prescrites dans le présent règlement et reste l'exploitant de l'aéronef.

6.3.4.2.2 TOUTES LOCATIONS, SAUF MISE EN LOCATION AVEC ÉQUIPAGE COMPLET

(b) Un exploitant utilisant un avion d'un autre exploitant sous la surveillance de la même Autorité, ou le lui fournissant, doit obtenir, préalablement à l'exploitation, l'approbation de l'ANAC. Toute condition partie de cette approbation doit être incluse dans le contrat de location.

(c) Les éléments du contrat de location qui sont approuvés par l'ANAC doivent tous être considérés, en ce qui concerne l'aéronef loué, comme des modifications du CTA en vertu duquel les vols seront exploités.

6.3.4.3 LOCATION D'AÉRONEFS ENTRE DEUX EXPLOITANTS SOUS LA SURVEILLANCE DE DEUX AUTORITÉS DIFFÉRENTES

6.3.4.3.1 PRISE EN LOCATION AVEC INSCRIPTION SUR LE CTA DU PRENEUR

(a) Toute condition faisant partie de l'inscription sur le CTA doit être incluse dans le contrat de location.

(b) Un exploitant doit s'assurer que, en ce qui concerne les aéronefs pris en location et inscrits sur son CTA, toute différence avec les exigences relatives à l'équipement de l'aéronef est notifiée et acceptées par l'ANAC.

6.3.4.3.2 PRISE EN LOCATION D'UN AÉRONEF EXPLOITÉ SUR LE CTA DU DONNEUR

(c) Un exploitant ne doit pas prendre en location un aéronef restant inscrit sur le CTA du donneur sans l'approbation de l'ANAC.

(d) Un exploitant doit s'assurer que, en ce qui concerne les aéronefs restant inscrits sur le CTA du donneur :

(1) les normes de sécurité du donneur relatives à l'entretien et à l'exploitation sont équivalentes aux dispositions du présent règlement ;

(2) le donneur est un exploitant détenant un CTA délivré par un État contractant ;

(3) l'aéronef possède un certificat de navigabilité conforme à la règlementation ;

(4) toute exigence rendue applicable par l'ANAC est respectée.

6.3.4.3.3 MISE EN LOCATION D'UN AÉRONEF INSCRIT SUR LE CTA DU PRENEUR

(e) Un exploitant peut donner en location un aéronef pour du transport aérien commercial à tout exploitant d'un État contractant sur le CTA duquel l'aéronef sera inscrit à condition que les conditions suivantes soient remplies :

(1) l'ANAC a retiré l'aéronef du CTA de son exploitant après que l'Autorité réglementaire étrangère ait accepté, par écrit, d'être responsable de la surveillance de l'entretien et de l'exploitation de l'avion.

(2) l'avion est entretenu conformément à un programme d'entretien approuvé par l'ANAC.

6.3.4.3.4 MISE EN LOCATION AVEC ÉQUIPAGE COMPLET

(f) Un exploitant qui met en location un avion avec équipage complet auprès d'un autre organisme, conservant toutes les fonctions et responsabilités prescrites dans le présent règlement, reste l'exploitant de l'avion.

6.3.4.4 BANALISATION D'AÉRONEF

(a) Un exploitant ne peut exploiter un aéronef dans le cadre d'un accord de banalisation de flotte avec un autre exploitant aérien qu'avec l'approbation de l'ANAC.

6.3.4.5 AFFRÈTEMENT D'AÉRONEFS

(a) L'affrètement d'un aéronef par un transporteur exploitant en République du Congo est limité à six (06) semaines d'exploitation effective sauf dérogation accordée par l'ANAC.

6.3.5 GESTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES PAR LE TITULAIRE D'UN CTA

6.3.5.1 APPROBATION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES

(a) Nul titulaire d'un CTA n'est autorisé à transporter des marchandises dangereuses sauf si l'ANAC l'autorise à le faire. Les exigences relatives au transport aérien des marchandises dangereuses figurent dans le RAC 19.

6.3.6 GESTION DE LA SÛRETÉ DU TITULAIRE D'UN CTA

6.3.6.1 EXIGENCES EN MATIÈRE DE SÛRETÉ

(a) Tout titulaire d'un CTA doit s'assurer que tout le personnel approprié connaisse bien et se conforme aux exigences pertinentes des programmes de sûreté de la République du Congo.

ANNEXE I. MODÈLE DE CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN ET DE SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION

CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN
AIR OPERATOR CERTIFICATE

RÉPUBLIQUE DU CONGO

AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE

CTA N°R AC 06 — **Délivrance initiale :** *Date of initial issue*	**Nom de l'exploitant :** *Operator Name* **Nom commercial :** *Commercial name* **Boite postale :** *Po. Box* **Téléphone :** *Telephone* **Fax :** **E-mail :** **Ville :** *City* **Pays :** *Country*	**POINTS DE CONTACT OPERATIONNELS** *OPERATIONAL POINTS OF CONTACT* **Les coordonnées permettant de joindre sans délai excessif le service de gestion de l'exploitant figure dans :** *Contact details at which operational Management can be contacted without delay are listed in*

Le présent document atteste que a reçu l'autorisation d'effectuer les opérations de transport aérien commercial indiquées dans les spécifications d'exploitation ci-jointes, conformément aux exigences requises par la Réglementation Aéronautique du Congo (RAC 06) et au manuel d'Exploitation.

This certificate certifies that is authorized to perform commercial air operations, as defined in the attached Operations Specifications, in accordance with the requirements prescribed in the Congolese aeronautical Rules (RAC 06) and the Operations Manual.

Date de délivrance : *Date of issue*	**Fonction :** *Title*
Date d'expiration : *Expiry date*	**Nom et signature :** *Name and signature*

SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION

(sous réserve des conditions approuvées figurant dans le manuel d'exploitation)
(subject to the approval conditions in the Operational Manual)

RÉPUBLIQUE DU CONGO
AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE
B.P : 128 Brazzaville (Congo) – Tél : (242) 22 281 02 27
Site : www.anacongo.org

CTA N° RAC 06 —

Nom de l'exploitant : *Operator Name*

Date :

Signature

Nom commercial : *Commercial name*

Type d'aéronef : *Type of aircraft*

Types d'exploitation : *Types of operation* — **Transport aérien commercial** *Commercial air transportation* ☐ **Passagers** *Passengers* ☐ **Fret** *Cargo* ☐ **Autres** *Other*

Zones d'exploitation : *Areas of Operation*

Restrictions spéciales : *Special limitations*

IMMATRICULATION *Registration*	AUTORISATIONS SPÉCIALES *Special Authorizations*	APPROBATIONS PARTICULIÈRES *Special Approvals*	OBSERVATIONS *remarks*